Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 34 (1997)
Heft: 1287

Artikel: Le dossier des transports est au point mort
Autor: Delley, Jean-Daniel / Imhof, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1014987

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Domaine Public
DP
JAA 1002 Lausanne
6 février 1997 – nº 1287
Hebdomadaire romand
Trente-quatrième année

Le dossier des transports est au point mort

On attendait les difficultés majeures sur le dossier du marché du travail (la libre circulation des personnes). C'est sur celui des transports que butent les négociations entre la Suisse et l'Union européenne.

D'un côté la Suisse, dans l'obligation constitutionnelle de prendre les mesures nécessaires au respect de l'initiative des Alpes. De l'autre l'Union européenne, intéressée au transit des marchandises par la voie la plus directe, c'est-à-dire à travers la Suisse.

Dans ces conditions, une seule solution, le transfert du trafic des marchandises de la route au rail. Pour y parvenir, un seul type de mesure possible, les incitations financières. En effet, l'interdiction de traverser les Alpes aux poids lourds transitant par la Suisse – le trafic intérieur, par exemple de Bâle à Chiasso, n'est pas concerné par l'initiative des Alpes – est inacceptable par Bruxelles au nom du principe de la non-discrimination.

Encore faut-il que la taxe soit suffisamment dissuasive pour pousser au transfert de la route au rail. C'est précisément là que les avis divergent. Berne préconise une taxe de 600 francs pour la traversée du Gothard par un 40 tonnes. Ce qui met le trajet Karlsruhe-Milan à 1267 francs (frais, impôts et taxes), contre 1425 par le Mont-Blanc et 1347 par le Brenner. Les Européens protestent: le parcours par la Suisse est plus court, il doit donc revenir moins cher. Par ailleurs Bruxelles n'est pas prête d'accepter l'inclusion des coûts externes environnementaux dans ce prix. La Suisse réplique. Si vous voulez plus économique, empruntez la route ferroviaire que nous préparons; il vous en coûtera entre 851 et 885 francs pour relier Milan à Karlsruhe.

La route ne représente pas l'avenir du transport des marchandises

L'Europe sait et dit que la route ne représente pas l'avenir du transport des marchandises. Le Livre vert de la Commission, plusieurs études de son service statistique, une récente prise de position de la commission des transports du Parlement européen en témoignent. Le transport routier bénéficie de conditions financières privilégiées qui induisent son développement rapide. Un développement qui ne peut que conduire à une impasse écologique, énergétique, économique.

Pourtant, dans les faits, plusieurs gouvernements des pays-membres (France, Italie, Hollande notamment) s'en tiennent à la défense des intérêts à court terme du lobby routier et bloquent toutes les mesures propres à favoriser un transfert modal.

On voit bien le conflit d'intérêts: l'Union européenne peut proposer et défendre des politiques globales et cohérentes sur le long terme sans avoir à se préoccuper des difficultés d'application; celles-ci sont «déléguées» aux Etats-membres.

Mais les pays, eux, sont directement confrontés à leurs lobbies de transporteurs. Puissants davantage par leurs spectaculaires moyens de pression que par leur degré d'organisation ou la hauteur de vue de leurs propositions, les routiers sont des interlocuteurs... incontournables. Les barrages dressés l'année dernière sur les routes françaises, pour d'autres raisons, le démontrent. L'impasse restera donc entière tant que l'Union n'aura pas réglé ce problème intérieur avec ses Etats-membres. C'est un préalable à la conciliation de ses positions de principe avec celles qu'elle défend dans les négociations bilatérales.

Car la seule issue possible reste la mise en place d'une taxe dont le montant augmente progressivement jusqu'en 2005, date-butoir pour la réalisation de l'initiative des Alpes.

A ce titre, la Suisse dispose d'un atout non négligeable. L'accord de transit signé en 1995 avec l'Union prévoit, à son article 12, l'introduction progressive d'une taxe couvrant dans un premier temps les frais d'infrastructures, dans un deuxième temps les coûts externes.

Et si l'Union européenne préfère privilégier ses routiers, elle aura à s'en expliquer avec les habitants des vallées alpines, dont un nombre grandissant vit sous le drapeau étoilé depuis l'adhésion de l'Autriche. JD/PI